This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
669.5
.R5
U22
v.1

Doppelt
A 7192

Arnold H. Price
March 1939

Ueber die Freyheit der Rheinschiffahrt.

Ein Sendschreiben von ****

an ******.

Frankfurt am Mayn
bey Bernhard Körner
1815.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBR

HE
669.5
.R5
U22
v.1

Stacks
Gift
Prof. Arnold H. Price
1-16-75
1092279-29

P. P.

Sie überschickten mir jüngst eine, von Abgeordneten der Stadt Mainz zu Wien, umgetheilte Schrift, welche den Titel führt:

> Das Staffel-Recht, oder die Stations-Fahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Mainz, in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht dargestellt —

und fragten mich um meine Meynung. Noch ehe ich Ihren Brief erhielt, kam mir ein diesen Gegenstand betreffendes Pro Memoria zu Gesicht, dessen Verfasser ich so wenig kenne, als ich den Grund, warum dasselbe abgefaßt worden, bestimmt angeben kann, in welchem, wie mir dünkt, die Sache richtig, kurz und doch erschöpfend dargestellt ist. Sie erlauben mir, daß ich dieses Pro Memoria wörtlich, so wie meine Abschrift lautet, in welcher jedoch der Schluß fehlt, hierher setze und dann noch einige Erläuterungen beyfüge.

HE
669.5
R5
U22
v.1

Stacks
Gift
P. of Arnold H. Price
1-16-75
1092279-291

P. P.

Sie überschickten mir jüngst eine, von Abgeordneten der Stadt Mainz zu Wien, umgetheilte Schrift, welche den Titel führt:

> Das Staffel-Recht, oder die Stations-Fahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Mainz, in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht dargestellt —

und fragten mich um meine Meynung. Noch ehe ich Ihren Brief erhielt, kam mir ein diesen Gegenstand betreffendes Pro Memoria zu Gesicht, dessen Verfasser ich so wenig kenne, als ich den Grund, warum dasselbe abgefaßt worden, bestimmt angeben kann, in welchem, wie mir dünkt, die Sache richtig, kurz und doch erschöpfend dargestellt ist. Sie erlauben mir, daß ich dieses Pro Memoria wörtlich, so wie meine Abschrift lautet, in welcher jedoch der Schluß fehlt, hierher setze und dann noch einige Erläuterungen beyfüge.

In den Zeiten des dreyßigjährigen Kriegs, versuchte Mainz gleichwohl, unter dem schwachen Schirme einer unrichtigen Deutung seines so genannten Stappel-Privilegiums von 1495, die zu Berg fahrenden Cölner Schiffer zu nöthigen, entweder in Mainz umzuladen, oder wenigstens gewisse Ueberschlags-Gebühren zu entrichten. Der Versuch, der keine Gründe des Rechts, sondern nur willkührliche Eigenmacht zum Grunde hatte, konnte aber nur zum Theil, und nur im steten Widerspruche von Cölln und anderen Staaten zur Wirksamkeit gebracht werden. Die zu den Frankfürter Messen bestimmten Güter wurden mit dem Ansinnen dieses in jedem Betrachte erzwungenen Umschlags verschont; Frankreich und Pfalz schlossen nachher besondere Verträge mit Mainz; jenes für den Handel der Stadt Straßburg; dieses für die Neckar- und oberrheinischen Schiffer. — Was in der neuesten Zeit in den Art. 11, 12, der Oktroy-Convention, eben so mit besonderer Begünstigung französischer Unterthanen, als wider den Grundsatz, welchen der Pariser Friede sanktionirt: „die Schiffahrt muß frey seyn" — festgesetzt worden ist, ist bekannt genug.

Zu eben der Zeit, da Mainz das Umschlagen der Waaren bey der Bergfahrt gewaltthätig in Ausübung zu bringen suchte, zu eben der Zeit versagte dasselbe auch den Frankfurtischen Schiffern, bey Mainz vorbey, nach Cölln zu fahren, wie sie bis dahin ganz ungehindert gethan hatten: Schiffer des Niederrheins aber eben so zu behandeln, wurde doch Anstand genommen, und so konnten diese, sowohl während als außer den Frankfurter Messen, frey und ungehindert, mit ihren

zu Frankfurt angenommenen Ladungen, den Main und Rhein zu Thal bis Cölln direct fahren, ohne in Mainz überzuschlagen. Diese directe Versendung der Thalgüter von Frankfurt nach Cölln (zu welchen außer den Messen in der Folge aus zufälligen Ursachen besonders Mainzer Schiffer gebraucht wurden) ist in beständiger — von Mainz selbst anerkannter und genehmigter Uebung so lange geblieben, bis unrechtliche Willkühr französischer Behörden, gegen das Ende des Jahrs 1805, gewinnsüchtigen Mainzer Spediteurs, zur eigenmächtigen Störung, die Hände bot.

Abgesehen von dem Gehalte jenes auch sehr unbestimmten und immer widersprochenen Mainzer Stappelprivilegiums, — die Natur des sogenannten Stappelrechts, — das Wort in diesem Sinne genommen, bringt schon mit sich, daß bey Gütern, welche von Frankfurt nach Cölln versendet werden, von einem Ueberschlagen in Mainz keine Rede seyn kann. Denn, dieser gezwungene Ueberschlag, dessen nachtheilige Wirkung für den Handel im Ernste schwerlich Jemand bezweifeln wird, ist nur auf solche Güter anwendbar, welche auf eben und demselben Strome, auf dem derselbe ausgeübt werden soll, bereits transportirt worden sind, und nun auf eben diesem Strome weiter gebracht werden sollen. Ein von Frankfurt kommendes Schiff tritt zuerst bey Mainz selbst in den Rhein; an der nämlichen Stelle, wo die Schiffahrt den Anfang nimmt, auch überschlagen, würde einem Spielwerk gleich kommen, für welches sich — so kostbar es auch seyn würde, nicht einmal eine Benennung finden ließe. Was man jetzo von Stations-Plätzen, natürlichem

Staffel, oder Umladung sagt, gehört unter die wortreichen Dichtungen neuerer Zeiten — bey einiger Prüfung ohne ernsten Sinn. In dem Concluso der Reichsfriedens-Deputation vom 16ten Oktober 1802, wird dieser neuen Umschreibung eines alten verderblichen Zwanges der rechte Namen gegeben, — und wer erinnert sich nicht, was die kaiserl. Wahlkapitulation hierüber enthält? — Der kundige Schiffmann weiß, was er laden und wohin er mit seinem Fahrzeug fahren kann; — der Handelsmann weiß den kundigen Schiffmann zu wählen und wem er sein Gut zu Wasser wie zu Lande anvertrauen kann, und bedarf hiezu keineswegs der aufgedrungenen Obhuth eines, seinen Handlungs-Verbindungen und Operationen, nachspürenden Spediteurs. — Es ist Geschenk der Natur, wenn diese einen Platz zum Umladen der Waaren besonders geeignet hat, — man gönne immer den Handelsleuten dieser Plätze, von diesem Geschenk durch sichere und billige Spedition, Gebrauch zu machen; — man überlasse dagegen aber auch den Handelsleuten anderer Plätze, nach ihrem freyen Willen diejenigen Umladörter zu wählen, welche sie ihrer Handlungs-Convenienz entsprechend halten. — So wird wechselseitig die Industrie belebt, so wird der, jedes Beginnen erlaubter Speculation, hemmende Zwang entfernt; — so wird die Freyheit des Handels, welche sich nicht mit der Einmischung unberufener Dritter verträgt, erhalten, und so wird das Emporkommen des Handels, dessen Teutschland, besonders jetzo, so sehr bedarf, befördert. — Ohnehin ist es Sache einer jeden einzelen Havenpolizey für sicheren und schleunigen Transport der Waaren zu Wasser Sorge zu tragen. Was

Frankfurt betrifft, können die Mainzer Spediteurs, wenn es ihnen nicht blos um abgedrungenen Verdienst, und um Gewinn aus dem Fleiße Anderer, sondern um das Wohl des Handels zu thun ist, hierüber eben so ruhig seyn, als die Frankfurtischen Handelsleute selbst zu beurtheilen wissen, welche Orte Schutz gegen Wind und Wetter für die Waaren gewähren, die entweder ihr Eigenthum, oder für welche sie doch verantwortlich sind.

Die wirkliche oben gedachte Ausübung der direkten Thalfahrt von Frankfurt nach Cöln — auch außer den Messen — kann, wenn solche bezweifelt werden wollte, oder, wenn nach der angezogenen Disposition des Pariser Friedens, jetzo etwas darauf ankommen könnte, — bewiesen werden mit Schreiben der vormaligen Churmainzischen Regierung, und mit Verordnungen eben dieser Regierung von den Jahren 1719, 1727, und 1785, durch welche, für die directe Thalfahrt der Mainzer Schiffer von Frankfurt nach Cöln, eigene Fracht-Reglements erlassen worden sind, und welche zugleich jeden Schein von wiederruflichen besonderen Concessionen entfernten.

Die Wahrheit der erwähnten Thatsache wird endlich über jeden denkbaren Zweifel erhoben, durch die Actenstücke und Erkundigungen, welche auf die, von dem ehemaligen französischen Minister des Innern, verordnete enquete publique, an die General-Direction des Octroi, eingesandt worden sind. — Die Zeugnisse der hierüber zum Protokoll vernommenen Schiffer und anderer Personen, bestätigen dieselbe

einmüthig und die Regiſter des ehemaligen Mainzer Zolls Vilzbach, in welchen die zwiſchen Cölln und Frankfurt, zu allen Zeiten beſtandene directe Schiffahrt ihre beſondere Abtheilung gehabt hat, bekräftigen und erläutern jene Ausſagen.

Alle Vorſtellungen, welche man von Seiten der Frankfurtiſchen Behörden gegen die bemerkte Störung der directen Schiffahrt von Frankfurt nach Cölln — mit Widerlegung der auffallend unrichtigen Deutung der Octroi-Convention, — die um nur etwas zu erwiedern, erſonnen worden war — bey den franzöſiſchen Behörden machte, blieben ohne Erfolg. Endlich ſetzte auch hierin die ſo lange erſehnte Befreyung Teutſchlands den gewaltſamen Vorſchritten mißbrauchter Uebermacht ein Ziel, und es wurden nach der aufgehobenen Blockade von Mainz mehrere Schiffe, von Frankfurt unmittelbar nach Cölln befrachtet, und ſo, wie man ſich gewöhnlich ausdrückt, die directe Schiffahrt von Frankfurt nach Cölln, ohne in Mainz umzuladen, ausgeübt.

Dieſer kaum hergeſtellte Zuſtand des Rechts — man glaubt es ſchwer, und gleichwohl iſt es wahr — wurde jedoch bald wieder in den des alten Unrechts umgeſchaffen. In Mainz wurden die Schiffe, welche von Frankfurt nach Cölln, und ſogar von Mainzer Schiffern ſelbſt, direct gefahren werden ſollten, auf einmal wieder angehalten, und zum umladen genöthigt; und noch bis jetzt wird dieſe Thathandlung fortgeſetzt, ſo, daß die Frankfurter Handelsleute, welche Waaren an den Niederrhein verſenden wollen, dieſes

nicht direct bey Mainz vorbey bewirken können, vielmehr auf einem andern Wege Mainz umgehen müssen, um der unberufenen Dienstleistung der Mainzer Spediteurs nicht zinsbar zu werden, und um in dem Genusse der erlaubten Vortheile, welche Klugheit, mit Fleiß vereinigt, und Industrie ihnen und ihren Handelsfreunden gewähren, doch wenigstens so weit zu verbleiben, als dieses bey dieser widerrechtlichen Stöhrung der Freyheit des Handels geschehen kann.

Hier ist so wenig vom Privatinteresse einiger Frankfurter Handelsleute die Rede, als das in Betracht kommen kann, was Mainzer Spediteurs, gewöhnt an vorhinige französische Willkühr — für ihren Vortheil wünschenswerth halten mögen; hier ist von der Freyheit des Handels, oder, welches einerley ist, von der Schiffahrt auf dem großen, schiffbaren Rheinstrome die Frage, welche ihre Folgen auf Teutschland und andere Staaten verbreitet. „La navigation sur le Rhin, du point, où il devient navigable, jusqu'à la mer, et reciproquement, sera libre, de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne" sagt der Pariser Friede: nur die principes, d'après lesquels on pourra regler les droits à lever par les états riverains" — sollen annoch festgesetzt werden. — Gezwungener Ueberschlag, gezwungene Umladung, Begünstigung gewisser Schiffer von einzelen Orten oder Innungen, stehen mit jenem so bestimmt ausgesprochenen Princip der Freyheit der Rheinschiffahrt (dessentwegen kein weiteres Regulativ vorbehalten ist, und vorbehalten werden konnte,) in dem unvereinbarlichsten Widerspruche; — die Thalfahrt ist für jeden frey,

wie die Bergfahrt; — jene wie diese ohne Beschränkung auf benannte Schiffer, auf gewisse Plätze, auf Waaren oder Güter; das Letztere, so wenig dem Eigenthum, der Beschaffenheit, als der Bestimmung nach. Und setzt man hinzu, was es nach dem oben Bemerkten, selbst seit den ältesten Zeiten, mit der Thalfahrt von Frankfurt nach Cölln, bis zu der gewaltsamen französischen Stöhrung, für eine Beschaffenheit hatte; so stellt sich das mainzische Verfahren, in jedem Betrachte, als eine — um den älteren Ausdruck beizubehalten — nicht zu rechtfertigende Thathandlung dar, um deren gleichbaldige Abstellung mit vollem Bestande gebeten werden kann."

So weit das Pro Memoria.

Wirklich hatte der Verfasser der Schrift:

„Welches Schicksal wird der 5te Artikel des Pariser Friedens, der von der freyen Rheinschiffahrt und einem freyeren Völkerverkehr spricht, haben? ꝛc. (Frankfurt 1814.)"

recht, wenn er sagte:

„Was sprecht aber ihr Städte — Straßburg, vorzüglich aber ihr nunmehr wieder teutsche Städte, Mainz und Cölln, und die neueste Stappelstadt Mannheim, zu der im 5ten Artikel des Pariser Friedens ausgesprochenen freyen Rheinschiffahrt, der auch die der Nebenströme folgen soll? Als die Oktroiübereinkunft im Jahre 1804 und 1805 bearbeitet wurde, riefen Mainz und Cölln, und wahrscheinlich werden sie bey dem nächsten Wiener Congreß wieder rufen."

Doch, das ist gleichgültig — es kommt auf die Sache an. Wundern Sie sich nicht, wenn ich einige Archival-Aktenstücke anführe und die Briefform darin überschreite, daß ich meine Erläuterungen mit §. §. bezeichne. Die ersteren sind keine Geheimnisse, sie sind mir schon vor geraumer Zeit mitgetheilt worden; das andere erleichtert Ihnen, Bemerkungen zu machen, wenn Sie vielleicht Stoff dazu finden.

§. 1.

Den wahren Ursprung und Charakter des Stappelrechtes, drückt Walther in seiner Staatswirthschaft, sehr richtig so aus:

„Mehrere deutsche Fürsten besitzen das Stappelrecht, eigentlich das Stappelunrecht; es entstand in den Zeiten, da man den Handel eines Orts emporbringen wollte. Eine widersinnige Politik, welche die Gerechtigkeit verletzt, und unserm Zeitalter Schande macht. Was müssen unsere Nachkommen denken, wenn sie einst lesen, was für ungerechte und unbillige Finanzanstalten, noch in einem Zeitalter statt finden, das sich mit dem Namen des aufgeklärten schmückt!"

Wäre die Natur, wie man jetzt auf einmal den Unkundigen so gerne glauben machen möchte, die Stifterin der gezwungenen Stappel — oder Umladungen, von welchen hier die Rede ist, hätte diese wohlwollende Mutter alles dessen, was lebt und schwebt, schon bey dem Aufkeimen der Handlung und Schiffahrt, einen solchen unnatürlichen Zwang nöthig gemacht, wäre sogar noch das Stappelrecht, weise Anstalt der Staats-

polizey, welche Eigenschaft demselben die Mainzer Schrift beylegt, so wäre wahrlich nicht zu begreifen, warum sich einzelne Städte beeifert haben, in der Vorzeit darüber Privilegien zu erhalten, es wäre nicht zu begreifen, welchen Zweck besonders das alte Mainzer, von jeher widersprochene und außerdem sehr unbestimmte, unterthänigst angerufene und erbetene Privilegium haben könnte, es wäre nicht zu begreifen, warum in der Wahlkapitulation so genaue Fürsorge gegen diesen Zwang getroffen wird; es wäre nicht zu begreifen, warum bereits bey den Rastädter Friedensunterhandlungen, bey denen schwerlich einige Dutzend Spediteurs, und übelverstandene Freyheit des Flusses, wie der Mainzer Schriftsteller wähnt, Einfluß hatten, die Abschaffung dieser Bedrückung zur Sprache kam, die endlich der Pariser Frieden deutlich genug ausgesprochen hat.

§. 2.

Wahr ist's, das Stappelrecht wurde bald mit mehr, bald mit weniger Widerspruch bis in die neueren Zeiten ausgeübt, und in der Oktroi-Convention mit Modifikationen beybehalten. Damit ist aber doch wohl überhaupt nicht die Nothwendigkeit und Rechtlichkeit ferneren Beybehaltung erwiesen, und noch weniger ist insbesondere damit erwiesen, daß dieser Zwang auch dann ausgeübt werden könne und dürfe, wenn Güter von Frankfurt nach Cöln, oder von Cöln nach Frankfurt gebracht werden; nur soviel wird damit erwiesen, daß wie vieles andere, also auch dieses zugelassen worden ist, was nicht hätte zugelassen werden sollen, und daß die vormaligen französischen Macht-

haben nur das berücksichtigten, was ihnen oder ihren Angehörigen Vortheil brachte.

Will man sich belehren, was es nach der Geschichte und den Grundsätzen des ehehinigen teutschen Staatsrechts, mit der Oberherrschaft über den Main und über den Rhein, so wie mit der Freyheit der Rheinschiffahrt für eine Beschaffenheit hatte, so darf man nur die bekannten Schriften von Gatzert, Wenk und Danz, in welchen eine vollständige Literatur angeführt ist, nachsehen; und will man mit wenigem wissen, welche Hemmung des freyen Verkehrs durch einen gezwungenen Ueberschlag veranlaßt wird, so darf man nur eine sehr einfache Darstellung des Frankfürtischen Handelsstandes, in einer Vorstellung an den Magistrat vom 24sten Februar 1641 lesen, zu welcher Zeit man Mainzischer Seits gegen Frankfurt eben die Neuerungen gewaltsam geltend machen wollte, welche die Stadt Mainz jetzo, als so wohlthätig anzupreisen keinen Anstand nimmt. Der Handelsstand sagt:

„Verschiedene aus unserm Mittel haben, von Mainz aus, die gewisse Nachricht erlangt, daß bey wenigen Tagen daselbst, diese Anstellung geschehen, daß hinführo alle und jede, von oben und unten kommende, bey besagtem Mainz, anlangende Schiffe, daselbsten angehalten, die Waaren allda ausgeladen, niedergelegt, und fürter durch die Marktschiffer, anhero gebracht werden sollten. Immaßen denn dessen, nicht allein der Anfang schon allbereits mit der That gemacht worden, sondern auch ehesten von Ihro Churfürstl. Gnaden zu Mainz ꝛc. eine besondere Ord-

nung deshalben publizirt und angeschlagen werden sollte. Wie nun solch Beginnen und Vornehmen ganz neuerlich und dem alten Herkommen schnurstracks zuwider, also dasselbige weniger nicht gemeiner Kaufmannschaft ganz nachtheilig, hiesiger Stadt fast verderblich, ja dem ganzen Land, in mehr Wege, hochschädlich ist. Denn gleichwie für sich notorium ist, und Jedermann bekennen muß, daß diese Neuerung viel und übergroße Beschwerungen auf dem Rücken trägt, und mit sich bringt, indem erstlichen das unnöthige Aus- und Einladen, für sich, beschwerlich; für's andere kostbar; zum dritten der Handlung hinderlich; viertens einen jeden Handelsmann dahin obligirt, daß er einen sondbaren Faktorn, zu Mainz halten muß; am fünften doppelte Frachten und Unkosten verursacht; zum sechsten durch solch Aus- und Einladen, Hin- und Herschleppen, die Waaren übel conditionirt werden, und wenn, am siebenten, der Schaden den Waaren zugefügt worden, man nicht wissen mag, ob man sich dessen an dem Faktorn, dem Marktschiffer, oder Cölnischen Schiffmann erholen möge, indem es je Einer auf den Andern weisen; auch, zum achten gar leichtlich geschehen kann, bevoral wann viel Feyertage einfallen, daß die Waaren gar am Rhein liegen bleiben und allerhand Unfällen daselbst unterworfen werden (dieser Fall soll, dem Vernehmen nach, gar oft, zum größten Schaden der Kaufleute, bis in die neuesten Zeiten, eingetreten seyn — ob gerade der Feyertage wegen, ist mir nicht bekannt). Also nachdem die viel verschiedenen, von diesem neuerlichen Mainzischen Aus- und

Einladen herrührende Beschwernisse ganz handgreiflich sind, männiglich unschwer ermessen kann, daß alle und jede verständige Handelsleute solches alsobalden apprehendiren ꝛc. Weil nun dieses Werk nicht nur uns, den Kaufleuten, sondern gemeiner Stadt so hoch importirend, und nicht nur der ganzen Nachbarschaft, sondern auch denjenigen soweit entlegen sind, in mehr Wege nachtheilig; als haben wir es unsere Schuldigkeit zu seyn ermessen u. s. w.

§. 8.

Aus dieser ganz schlichten Darstellung des Frankfurtischen Handelstandes, an welcher doch wohl jetzt lebende Spediteurs keinen Theil haben konnten, ergibt sich zugleich, daß Frankfurt schon in den ältesten Zeiten eine directe Fahrt, von Frankfurt nach Cöln und von Cöln nach Frankfurt gehabt hat, daß Frankfurt allerdings, bey der Rheinschiffahrt, seit den ältesten Zeiten, sehr betheiligt gewesen ist, und daß Frankfurt, keinesweges seine Waaren allein durch das Marktschiff erhalten und auf dem nemlichen Wege, zur weiteren Beförderung, versendet hat — eine Thatsache, deren Beweis sich auf das unwiderleglichste, führen läßt.

Als es im Jahr 1747 zwischen Churmainz und Churpfalz, wegen des Mainzischen Stappels, zu Repressalien gekommen war, requirirte die Mainzische Regierung, am 27ten März des Jahres, den Magistrat zu Frankfurt:

„seinen untergebenen Commercianten, Faktorn und

Spediteurs, die Nachricht und Weisung dahin zu ertheilen, daß selbige mit Spedier- und Befrachtung deren Güter und Waaren sich hiernach achten, fort solche durch keine Pfälzischen weder Ober- noch Unterländischen Schiffleute zu Berg oder zu Thal, sondern durch andere Chur- auch Rheinischer Stände Schiffer, ohne Ausnahme, an seine Behörde, transportieren lassen, somit die Ausland- und Ueberschlagung dergleichen aus den Pfälzischen Schiffen, solchergestalten anderweit besorgen, wie ihnen zur Willkühr stehen soll, deren ferneren Transport und Fahrt hierin, entweder selbsten, oder wie ihnen diensam, zu hiesiger Stappelstadt, durch andere fortzusetzen" (d. h. den Stappel entweder daselbst zu beobachten, oder nicht).

Es bedarf wohl der Bemerkung nicht, daß diese nicht auf die Zeit der Frankfurter Messen beschränkte Requisition, zwecklos und selbst widersprechend gewesen seyn würde, wenn die Frankfurter Handelsleute nicht das Recht gehabt hätten, ihre Güter, ohne zu Mainz überzuschlagen, gerade nach Cölln, und zwar nach Gefallen, entweder durch Mainzer oder durch andere Schiffer zu versenden, indem, wenn alle diese Schiffe in den Hafen zu Mainz anzulanden und umzuladen gezwungen gewesen wären, Mainz nicht nöthig gehabt hätte, die Assistenz des Magistrats zu Frankfurt nachzusuchen, um die Churpfälzischen Schiffer, zum Behuf der Repressalien, von der Cölnischen Fahrt auszuschließen.

§. 4.

Im Jahre 1768 versuchte Mainz eine Neuerung;

Die Regierung antwortete aber, am 15ten September 1768, auf die von dem Magistrat zu Frankfurt, darüber geführte Beschwerde:

„Wir haben uns billig verwundern müssen, wie Ihr Euch habt können beygehen lassen, in einigen an uns erlassenen Schreiben, gegen jene, in Betreff der von Frankfurt zu Thal gehende Güter, unsrigen Schiffleuten erlassenen Verordnung zu protestiren, welche selbige zum Natural-Ueberschlag sowohl, als daß sie keine anderen Güter annehmen sollen, als welche an hiesige Faktors addressirt, angewiesen hat."

„Wir wollen zuförderst gegen diese unbefugte, anmaßliche Protestation, uns hiermit reprotestando verwahrt haben, und entstehen hierbey nicht, die Aeußerung zu thun, daß, wenn auch unsere von jeher ruhig hergebrachten Skappel-Gerechtsame, hierzu nicht alle Befugnisse ertheilten, diese Verfügung gleichwohlen diesseitige alleinige Unterthanen betroffen hat, mithin Euch gleichgültig seyn muß, welcher Befehl diesen durch ihre Herrschaft zukommt, obschon wir dermalen aus eigenem Antrieb, hierinnen einige Abänderung zu treffen, für gut angesehen haben ꝛc."

Die Verlegenheit, in welcher die Mainzische Regierung war, dieser versuchten Neuerung eine scheinbare Wendung zu geben, ist aus der Fassung des Schreibens ersichtlich und der angeführte Entschuldigungsgrund enthält grade den Beweis der Widerrechtlichkeit des Beginnens, dessen Aufhören zugesichert wird.

Der Magistrat hatte nehmlich in seinem Beschwer-

beschreiben vom 6ten Juni 1788 gesagt: „Die jetzige neuerliche Einrichtung zu Mainz, daß alle Güter so von hier abgehen, an Mainzische Spediteurs addressirt werden sollen, eine solche Innovation unzweifentlich ist, indem die hiesige Stadt und hiesige Handelsleute, in unvordenklicher Possession, ihre, oder die anher geschickten Güter, ohne einigen sogenannten Natural-Ueberschlag, Kraft dessen, solche erst an Spediteurs in Mainz, mit Frachtbriefen addressirt werden müßten, geraden Wegs, bis nach Cölln fortgehen zu lassen, bis auf den Tag der jetzigen angeregten Neuerung, offenkundiger maßen sich befindet, von der man sich auch, um so weniger, verdringen lassen kann, je weniger, den hiesigen Kaufleuten, mit Bestand Rechtens und der Billigkeit zuzumuthen stehet, daß sie, durch Addressirung ihrer weitergehenden Waaren, an Mainzische Spediteurs, diesen ihre Kundschaft und Correspondenz-Sachen, welche aller Orten, unter die größten Geheimnisse des Handelsstandes, mit Fug, gerechnet werden — entdecken sollen u. s. w."

Dieses beweist doch wohl, daß Frankfurt die directe Fahrt, als ein Recht prätendirt und daß Mainz dieses selbst nachgegeben hat?

§. 5.

Noch mehr — in der Churfürstlich-Mainzischen Schifferordnung vom 18ten Märtz 1785 heißt es §. 8.:

„Zur Gleichförmigkeit der, gegenwärtig interimi-

stioe erneuerten und bestätigten Thalfracht, soll auch jene von Frankfurt nach Cölln, ungesäumt, nach Maasgabe des bereits in den Jahren 1719 und 1727 verglichenen und genehmigten Taxes bestimmt und festgesetzt werden. — "

Läßt sich wohl ein stärkerer Beweis der direkten Fahrt von Frankfurt nach Cölln, ohne in Mainz umzuladen oder überzuschlagen denken, und ist mit allem diesen der Gedanke an einzelne rechtliche wiederrufliche Vergünstigungen, vereinbarlich!

§. 6.

Wirft man einen Blick auf die Register des Mainzer Zolls Vilzbach, von denen ich einen Auszug vor mir habe, so wird die Thatsache, daß die Schiffahrt zwischen Frankfurt und Cölln, direct oder ohne in Mainz überzuschlagen, seit den ältesten Zeiten, ausgeübt worden ist, über allen Zweifel erhaben.

So finden sich von dem Jahre 1704 sieben Schiffer von Cölln, acht von Coblenz, Einer von Engers, Einer von Lahnstein, Einer von Rheinfels, Einer von Caup, drey von Bacharach, drey von Rüdesheim, sechs von Bingen, und eilf von Mainz genannt, mit Bemerkung ihrer Ladungen, und was jeder an Transito-Zoll entrichtet hat, welche in den Monaten Februar, März und May, mithin theils in, theils außer der Meßzeit, Güter von Frankfurt nach Cölln, ohne bey Mainz umzuschlagen, gefahren haben. Von eben dem Jahre 1804, und zwar von den Monaten März, July, September und November, mithin in- und außer den

Messen, sind nicht weniger als 25 Schiffer von Mainz, 1 von Rheindorf, 2 von Cölln, 5 von Coblenz, 1 von Lorheim, 1 von Lahnstein, 1 von Rothenfels, 1 von Boppard, 1 von Bacharach, 2 von Bingen verzeichnet, welche Cölnisches Gut zu Berg von Cölln nach Frankfurt, direct gebracht haben.

Von dem Jahre 1730 und verschiedenen Monaten desselben, sind verzeichnet 8 Mainzer Schiffer, 2 von Düsseldorf, 1 von Rheindorf, 1 von Cölln, 2 von Bacharach, 1 von Neuwied, 1 von Coblenz, 1 von Braubach, 1 von Boppard, 2 von Bingen, 1 von Elfeld, welche theils während, theils außer den Messen von Frankfurt, Güter zu Thal, direct bey Mainz vorbey nach Cölln, gefahren haben.

Eben so sind von dem Jahre 1751 und zwar von den Monaten Januar, März, April, 13 Schiffer von Mainz, welche außer, und 10, welche, in der Meßzeit mit und neben den Meßschiffern anderer Uferplätze, Güter von Frankfurt zu Thal, direct bey Mainz vorbey, nach Cölln gefahren haben, aufgezeichnet. Von den Jahren 1770. 1786. 1789. 1791. 1799. 1804. 1805. womit auch die Verzeichnisse aller übrigen Jahre übereinkommen sollen, ist eben dieses bemerkt.

Wer könnte hiernach an der Wahrheit der Aussagen der Personen zweifeln, welche hierüber vernommen worden sind, und alles dieses bestätigen!

§. 7.

Man muß voraussetzen, daß dem Verfasser der Mainzer Schrift diese Thatsachen nicht bekannt gewe-

sen sind, daß derselbe, selbst die Oktroi-Convention, welche doch so sehr die damaligen französischen Unterthanen begünstigt, nicht einmal mit Aufmerksamkeit gelesen hat, da, in dieser nicht von Freyheiten der marchandises des foires, sondern von franchises des foires die Rede ist, und daß derselbe nicht bedacht hat, daß die auf so alten Privilegien beruhende Meßfreyheit, mit einer gezwungenen Umladung nicht vereinbarlich ist, während das Wort Meßwaare, wann es bey der Befrachtung eines Schiffs, zum Maasstabe dienen soll, ohne Sinn ist, sonst hätte er auch den §. 5. und §. 6. unmöglich niederschreiben können.

§. 8.

Der General-Director des Oktroi sagte in seinem Berichte (April 1809.) an den vormaligen französischen Minister des Innern:

„Mon opinion sur cet objet est:

1°. que conformement à ces dispositions ainsi qu'à celles faites par suite de l'enquete publique par d'autres individus, il est de fait, que la navigation de Francfort, vers le bas Rhin en exemtion du droit de relâche à Mayence a été de tout tems exploité par les bateliers de Mayence;

2dq. que l'assertion, qué les bateliers de Mayence n'aient exploité la navigation d'aval de Francfort, qu'en vertu des concessions particulières de leurs ci-devant Princes, n'étant pas suffis-

samment prouvée, l'article 128 de la convention ne peut être invoqué pour faire cesser cette navigation;

3°. que l'art. 3. de la convention ne peut pas plus justement être appliqué pour cet effet, attendu, qu'il *conserve* seulement aux villes de Mayence et de Cologne les anciens établissemens de relâche et d'échelle, qui y *subsistaient*, et que par la disposition de l'art. 5. la ville de Mayence ne fait, que *continuer* être la station;

4°. qu'enfin les raisons établies par les articles 3 et 8 en faveur de la conservation du droit de relâche dans les villes de Mayence et de Cologne, ne s'opposent nullement à la continuation de la navigation directe de Francfort à Cologne, puisque les mêmes embarcations Mayençaises, qui conformement à l'art. 11. de la convention transportent les marchandises de Cologne directement à Francfort, *peuvent reconduire à un frêt très modéré les marchandises de ce dernier port vers celui de Cologne.*

J'ajoute encore, que la navigation et le commerce du Rhin en général ne pourront, *que gagner par cette navigation non interrompue jusqu'à Cologne, telle, qu'elle s'est pratiquée du tems passé* et *ce ne seraient, que les expeditionnaires Mayençais seuls, qui y souffriraient par la perte du benefice de leurs commissions.*" —

Vergleichen Sie hiermit die erkünstelte Entscheidung der Commission vom 18ten Februar 1808, welche der Mainzer Schrift beygedruckt ist, und urtheilen Sie!

§. 9.

Doch, auf alles dieses kommt es gar nicht einmal an; ich bemerkte es Ihnen nur, zur näheren Würdigung der Mainzer Schrift. Es kommt blos darauf an, ist der gezwungene Ueberschlag zu Mainz mit dem Pariser Frieden vereinbarlich, oder verdient derselbe wenigstens zur Beförderung der Schiffahrt und des Handels aus Gründen der Staatspolizey begünstigt zu werden.

§. 10.

In dem obigen Pro Memoria ist schon gesagt, daß bey den Schiffen, welche von Frankfurt nach dem Niederrhein gehen, die Ausübung eines gezwungenen Ueberschlags nicht einmal denkbar ist, da die Schiffe gerade bey Mainz erst in den Rhein treten, und der Ueberschlag nur bey Fahrten auf einem und dem nehmlichen Strome gedacht werden kann. Ganz richtig hieß es daher in der Oktroi-Convention:

„La ville de Mayence continuera également d'être la station de la navigation *entre Cologne et Strasbourg*"

und eben so richtig bestätigte im Jahre 1808 der vormalige französische Minister des Innern, der Stadt

Metz das Recht, mit ihren Schiffen von der Mosel direct, in den Rhein bis Mainz zu fahren, ohne überzuschlagen.

§. 11.

La navigation sur le Rhin du point, où il devient navigable jusqu'a la mer et reciproquement sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne —

wird in dem Pariser Frieden gesagt.

Zwang und Freyheit sind sich widersprechende Begriffe. Wenn ein Mainzer oder Düsseldorfer Schiffer in Frankfurt Güter annimmt, um solche nach Cölln zu bringen, und gezwungen wird in Mainz anzulanden und die Ladung in andere Schiffe umzuladen, welche dorten in Bereitschaft stehen (vielleicht auch stehen sollten) um auf die jetzt sogenannte fernere Station, oder auch auf Zwischenplätze, der Reihe nach, abzufahren — genießt dann der Schiffer, die zugesicherte Freyheit, oder geniest dann der Handelsmann, der seine Güter grade diesem Schiffer und keinem andern anvertraute, die Wohlthat der freyen Schiffahrt? Ist es nicht mit den Worten, wie mit der Sache ein Spielwerk getrieben, wenn man sagt: durch die Einrichtung des gezwungenen Umladens werde Niemanden der Gebrauch des Flusses untersagt, sie schreibe nur die Art und Grundsätze vor, nach welchen der Fluß befahren werden solle? Gerade diese Art, und gerade diese Grundsätze heben die Freyheit der Schiffahrt auf, und diese kann, neben jenen nicht beste-

hen; und wer möchte mit dem Mainzer Schriftsteller wohl sagen, dieser, jede erlaubte Spekulation hemmende, von jeher verhaßte Zwang, der die ehemaligen höchsten Reichsgerichte so oft beschäftigt hat, sey ein Fundamental-Gesetz? Hätte man bey dem Pariser Frieden eine andere Absicht gehabt, als diese, dem alten verderblichen Unwesen, über welches Jahrhunderte lang, so laute Beschwerden und Klagen geführt worden sind, ein Ziel zu setzen, so hätte es weiter nichts bedurft, als die Oktroi-Convention, wenn dieselbe gleich, ihr glücklicher Weise nun geendetes Daseyn einem sehr zufälligen Umstande verdankte, und in deren Fassung und nachherigen willkührlichen Deutung man die gewaltige Hand ungeregelter Uebermacht, bey der flüchtigsten Uebersicht stärker erblickt, als die in der Mainzer Schrift gerühmte Aufklärung ihrer Verfasser — mit wenigen Worten zu bestätigen. Da dieses aber nicht geschehen ist; so müssen die allerhöchsten Paciscenten wohl anderer Meynung gewesen seyn, wie der Verfasser der Mainzer Schrift, welcher sich unzielsetzlich dahin vernehmen läßt:

Die Oktroi-Convention sey als eine vortreffliche Staatspolizey-Maasregel beyzubehalten. Mit diesem angerathenen Beybehalten würde denn auch das alte Schiffergilden-Unwesen sanctionirt — und dieses soll mit der Disposition des Pariser Friedens: Qu'elle ne puisse être interdite à personne, vereinbarlich seyn!

§. 12.

Sollte jedoch der gezwungene Ueberschlag der Güter in Mainz, wo nicht nöthig, wenigstens nützlich und darum eine Abänderung des Pariser Friedens, aus Gründen der Staats-Polizey, rathsam seyn? Nöthig würde dieser gezwungene Ueberschlag dann seyn, wenn, ohne ihn, die Thal- und die Berg-Fahrt gar nicht ausgeübt werden könnten — nützlich würde derselbe seyn, wenn durch ihn ein wahrer Vortheil für die Handlung und nicht blos für einige Mainzer Spediteurs, erzeugt würde. Daß dieser gezwungene Umschlag nicht nöthig ist, beweißt sich schon daraus, weil nach dem oben, von mir angeführten, die directe Fahrt seit den ältesten Zeiten ausgeübt worden ist, weil auch nach dem eigenen Mainzischen Anführen, Mainzer Schiffern die directe Fahrt verstattet worden ist, ob dieses gleich nur vergünstigungsweise geschehen seyn soll und weil während der Messen, wie in der Mainzer Schrift selbst erzählt wird, die directe Fahrt ausgeübt worden ist. Was vergünstigungsweise und zur Zeit der Messen, möglich ist, kann doch wohl auch dann, wenn es von Rechtswegen verlangt wird, und außer den Messen, nicht unmöglich seyn!

Und, was hat denn die, bei den, von dem Mainzer Schriftsteller in den Rhein versetzten unzähligen — sage unzähligen — Felsen und Sandbänken, und sonsten wahrhaft schauderhaft geschilderte Gefahr der Fahrt auf dem Rheine, die auch von manchem Verehrer der schönen Natur, der es nicht besser weiß,

mit Grauſen geleſen werden wird, mit dem gezwungenen Ueberſchlag zu Mainz gemein? Giebt es keine Fahrzeuge, mit welchen man aus dem Main in den Rhein, und aus dem Rhein in den Main fahren und mit denen man beide Ströme befahren kann, giebt es keine andere Mittel und keine andere Orte zum Umladen, als die, welche ein verhaßter Zwang, mit allen ſeinen ſchädlichen Umgebungen vorſchreibt, und verbürgt denn der gezwungene Ueberſchlag, das unnachläßig erforderliche jährliche Studium, aller der verſteckten Bäume, Felſen und Untiefen? Alle dieſe verſteckten Bäume, Felſen und Untiefen werden doch wohl auch von dem Schiffer zu ergründen ſeyn, der, wenn es nöthig iſt, Bord an Bord, oder wo er es ſonſt räthlich hält, überſchlägt, ohne ſeine Frachtbriefe einem ſpekulirenden Mainzer Spediteur auszuantworten und die Früchte des in ihn geſetzten Vertrauens, einem Andern abzutreten.

§. 13.

Daß dieſer gezwungene Ueberſchlag der Handlung nicht allein nicht nützlich, ſondern höchſt nachtheilig iſt, bedarf keines weitläufigen Beweiſes. Wären die Mainzer aufrichtig geweſen, ſo hätten ſie ſo ſagen ſollen:

Unſere ehemalige Churmainziſche Regierung handelte und ſchrieb ſo ziemlich mit Nachdruck, oder wie man ſich ein wenig unedel auszudrücken pflegt — derb; unſere nachherige Franzöſiſche Regierung — das hat die halbe Welt erfahren. So gelangten wir —

Einsicht mancher Frachtbriefe und Commissionen; Provision und was gewöhnlich so damit verbunden ist, war die lockende, süße Frucht. Jetzt haben sich zwar die Zeiten geändert; allein das Gewohnte auf einmal aufzugeben — das ist doch zuviel verlangt. Weder mit dem Recht, noch mit der Staatspolizey ist es uns Ernst; wir müssen neue Umschreibungen des alten Stappelrechts dichten, und dieses in Staffel — Stuffen — Fahrt, Umladen an Stations-Orten übersetzen, weil es die allgemeine Stimme gegen sich hat; wir machen blos einen kleinen Versuch, ob wir nicht, vielleicht durch Redeformen, etwas erringen können. Der billig Denkende würde darauf antworten: auri sacra fames — auch das muß man, unter gehörigen Einschränkungen, ehren. Ihre bisherigen Anmassungen haben manche Feder in Bewegung gesetzt, die etwas Nützlicheres hätte schreiben können. Ihre Stadt ist von der Natur begünstigt; suchen Sie von diesem Geschenk, durch genaue Spedition und billige Provision Gebrauch zu machen; das kann und wird Ihnen niemand verargen, oder daran hinderlich seyn, der Vortheil, der Ihrer Bemühungen wartet, wird nicht ausbleiben. Vermeiden Sie aber alles, was auf einen Zwang deutet; sind Sie wahre Kaufleute, so müssen Sie wissen, daß die Handlung nichts weniger, als Zwang verträgt.

§. 14.

Gaum sagt, wenn ich nicht irre, in den Bemerkungen über die Oktroi-Convention:

„Gewalt und das zuweilen zweckmäßige Durchgreifen nach einem angenommenen und durchdachten Syſtem, ſind hier, wo es die Handlung als Quelle der Schiffahrt betrifft, nie anzurathen. Die Handlung iſt ein ſehr eigenſinniges Kind, läßt ſich platterdings nicht am Gängelbande führen, das Plus und Minus, die Axe, um die ſie ſich dreht, berechnet ſich ſchnell, leerer Schein und ſchöne Worte können nicht — wenigſtens nicht lange, bey ihr trügen, und noch hat kein Staat die Handlung und den Commerzzug in ſeiner Gewalt erhalten können.“ —

Was der Handelſtand zu Frankfurt ſchon im Jahre 1641 über die Sache ſo einfach als wahr geyrtheilt hat, habe ich Ihnen ſchon oben (§. 2.) bemerkt. Der Nutzen eines ſolchen Zwangs müßte, wenn ich nicht ganz irre, beſtehen, entweder:

a) in der Beförderung, oder in der Geſchwindigkeit des Transports; oder

b) in einem höhern Grad von Sicherheit; oder

c) in Minderung der Koſten und der Frachtpreiſe; es mögen nun dieſe drey Vortheile zugleich, oder nur einer und der andere derſelben erreicht werden.

Der Verfaſſer der Mainzer Schrift ruft aus:

„Sicherheit, Geſchwindigkeit und billige Frachten,

was könnte der Waaren-Empfänger noch mehreres fordern und wünschen!" — und dies alles leistet das Staffelrecht zu Mainz und Cölln, aber auch dieses allein!

§. 15.

Die sogenannten Rangfahrten, oder die Fahrten, welche von den, einen gewissen Haven besuchenden Schiffern, nach der Reihe und nach einer bestimmten Ordnung, gemacht werden, sind von dem gezwungenen Ueberschlag ganz unabhängig; bey den Schiffen, welche von Frankfurt direct nach Cölln befrachtet werden, kann vernünftiger Weise, nicht in Mainz, sondern nur in Frankfurt von einer Rangfahrt, die Rede seyn.

Wenn zur Befrachtung eines Schiffs eine gewisse Last erforderlich ist, damit der Schiffer ohne Schaden fahren kann, so kann eine gewisse Ordnung, nach welcher die Schiffer in den Häven, wo geladen wird, also zu Frankfurt oder zu Cölln, laden, zur Beförderung des Transports beytragen; gehindert wird aber der Transport ganz offenbar, wenn erst, bey dem Zwischenhaven, zu Mainz, ohne alle Noth übergeschlagen werden muß.

Von den Rückfrachten werde ich nachher reden; das, was der Verfasser, der Mainzer Schrift, im §. 15. sagt, beweist grade gegen ihn; die zuweilen verspätete Ankunft der Frankfurter Güter, lag in gehässigen Neckereyen, die man sich erlaubte, um die ohnehin widerrechtlich beschränkende Disposition der

Oktroi-Convention ganz zu vereiteln. Ein ganz neuer Fall, von dem ich gehört habe, hat bewiesen, daß ein Schiff, welches, um den geschäftigen Händen der Mainzer Spediteurs zu entgehen, bey Hochheim ausgeladen, dessen Ladung zu Land nach Bieberich gebracht, und dorten wieder eingeladen worden, — einige Tage früher in Cölln angekommen ist, als ein anderes, welches sich die Wohlthat des Mainzer Stappels aufdringen lassen mußte.

Was, im übrigen, von Obrigkeits wegen erlassene Verordnungen, über Rangfahrten, nicht selten für Zwistigkeiten veranlassen, davon hat Danz in seiner bekannten Schrift, aus den siebenziger Jahren, ein Beyspiel angeführt. Man überlasse der Kaufmannschaft und jeder einzelen Havenpolizey, was sie nach dem Verhältniß und nach den so oft wechselnden Umständen ihres Commerzes hierin zu thun räthlich findet, dann wird der große Grundsatz: die Handlung und die Schiffahrt müssen frey seyn, wenn sie gedeihen sollen, befolgt — dann entstehen keine schädlichen Monopole, welche gerade die gezwungenen Umladungen, wie die deßfallsigen Privilegien beweisen, in sich begreifen.

§. 16.

Ein höherer Grad von Sicherheit wird durch den gezwungenen Ueberschlag nicht allein nicht erreicht, sondern die Sicherheit wird im Gegentheil vermindert.

Unnatürlich ist es schon, wenn man den Kaufmann nöthigt, seine Güter einem Schiffmann anzuvertrauen, den er gar nicht kennt, wie bey dem ge-